

## Bahnausbau – Wahrheiten und Hintergründe

### Teil 2 – Flächenfraß und/oder Menschenwohl?

Bei manchem Bürger kommt der Verdacht auf, entweder müssen Bäume oder/und Menschen auf der (Bahn)Strecke bleiben. Von kolossaler Zerstörung im Osten oder im Bannwald ist die Rede. Dass dies bei den dortigen Anwohnern für enorme Ängste sorgt, ist verständlich. Zumindest solange dieses Szenario als einzige Wahrheit dargestellt wird.

#### **Doch bei intensiver und objektiver Betrachtung ergibt sich ein völlig neues Bild!**

Ausgerechnet die Ost-Studie der Bahn liefert überraschende Hinweise und sogar Ansätze. Auch wenn diese Studie keine reale Trasse werden kann oder darf, zeigt sie mögliche Anhaltspunkte auch für den wahren Flächenbedarf mit vielfältigen Änderungslösungen auf. Verbessert man Schwachpunkte und verringert den Abstand zur Autobahn (durch max. Geschwindigkeit: 160 statt 300 km/h), kommt man einem der schonendsten Lösungswege relativ nahe.

#### **Welche großen Sorgen oder Gefahren stehen für den Osten im Raum:**

- *der Flächenverbrauch im Hauptsmoorwald*
- *die Lärmschutzwände in Kramersfeld*
- *Lärmverlagerung durch oberirdische Streckenführung*

Grundsätzlich darf erst einmal betont werden, dass selbst die Bahn eine Lösung mit wesentlich niedrigeren Geschwindigkeiten ins Auge fasst. In der Stadtratsitzung machte die Bahn deutlich, dass dadurch sogar eine Abstandsverringerung zur BAB noch verhandelbar ist. Dies würde den befürchteten Flächenverbrauch (von mehr als 80 Fußballfeldern war zuletzt die Rede!) um weit mehr als die Hälfte verringern. Die unterirdische Trassenführung ist zwar eine sehr umfangreiche Aufgabe - aber machbar (Hr. Gubitz, Bürgerinfo in der Lichteneiche und Wasserwirtschaftsamt)! Damit wird auch die A70 unterfahren und Lärmschutzwände in Kramersfeld verschwinden. Der Lärm wäre verbannt und die benötigte Waldfläche könnte zigfach neu wieder hergestellt werden.

Enttäuschend bei der Diskussion um Flächenverbrauch ist aber die Tatsache, dass den Zerstörungen beim Ausbau entlang der aktuellen Strecke keinerlei Beachtung geschenkt wird. Dort leben jedoch über 10.000 Menschen mit dem Lärm, der sich hier nie vollständig auflösen wird! Entlang dieser Trasse verschwinden Kleingärten und sogar Gartenanbauflächen. Nach Aussagen der Gärtner werden alleine in der Nordflur ca. 20 ha für immer zerstört – auch das wären rund 25 Fußballfelder! Der Eingriff bleibt gigantisch, egal wie toll der moderne Lärmschutz ausfallen wird (siehe Teil 3). „Ausbau vor Neubau“ bedeutet: Anwohner können weder steigenden Lärm noch Abriegelung durch Wände oder Verlust von Lebenskultur verhindern.

Bevor man die Gesundheit der Menschen und auch das Weltkulturerbe in Gefahr bringt, müssen alle Möglichkeiten der Lärmvermeidung oder gar -verhinderung geprüft sein. Eine Zwangsteilung durch neue Gleise und Wände bliebe für Generationen bestehen und jegliche Renaturierung wäre aussichtslos.

Dagegen bieten beide Tunnelideen (*Güterzug-Umfahrung V4 und Güterzug-Tunnel V5 → Teil 4*) sogar die Chance eines enormen Flächengewinns in Bahnhofsnahe (siehe Schaubild). Denn ein Gedanke ist bei allen Gesprächen noch völlig unerwähnt: es gäbe keinen Güterverkehr mehr in Wohngebieten! Doch auch die Abwicklung des Rangierverkehrs kann vollständig im Hafen durchgeführt werden. Der Bayernhafen Bamberg könnte damit zu einem zentralen Knotenpunkt aller Verkehrsarten ausgebaut werden. Für eine nachhaltige und vorausschauende Stadtentwicklung ist dies ein durchaus bemerkenswerter Aspekt in den weiteren Überlegungen.